

La delincuencia automovilística y su represión ^(*)

EUGENIO CUELLO CALON

Catedrático de Derecho Penal

El correr de los años imprime en la criminalidad hondas mutaciones. El crimen violento se transforma en delito astuto y fraudulento, aun cuando no pocas veces terribles ráfagas de crímenes brutales resurgen en nuestro mundo civilizado; la delincuencia de la mujer, de leve cuantía en épocas pasadas, aumenta en proporción inquietadora, y los malhechores jóvenes y adolescentes crecen en todas partes con ímpetu tan formidable, que constituyen, sin duda, el más trágico y grave problema criminológico planteado en nuestros días.

Una nueva forma de delincuencia que, antes de acabar el primer cuarto de nuestro siglo, diera ya alarmantes señales de vida, es el aumento gigantesco, sin par, de los delitos relacionados con la circulación automovilística, en particular los homicidios y lesiones.

DATOS ESTADÍSTICOS

Sus cifras son impresionantes. En Francia, en 1950, 3.175 muertos y 33.993 heridos (1). En Inglaterra y Gales, en 1949, los delitos automovilísticos llegaron a 320.182, la mitad de la delincuencia total (650.497 hechos punibles), y mientras que los muertos por homicidio, comprendidos los cometidos por locos y los infanticidios, no pasaron de 131, los muertos por accidentes de tráfico llegaron a 4.773. «Perdemos, dice un autor inglés, 36,4 de vidas humanas por accidentes de circulación y una vida por homicidio» (2).

(*) Conferencia pronunciada en la Universidad de Deusto el 21 de abril de 1955.

(1) Datos de la Gendarmería Nacional. *Revue de Criminologie et de Police Technique*, Ginebra, 1951, núm. 1.º, pág. 21.

(2) MARGERY FRY, *Arms of the Law*, Londres, 1951, pág. 122. Sin embargo, las cifras arriba señaladas acusan una disminución de accidentes con relación al año 1937 en el que, según datos del Ministerio de Transportes, hubo 6.501 muertos y 226.339 heridos.

Los informes de Bélgica señalan un inquietante incremento; en 1938, 594 muertos y 12.284 heridos; en 1950, los muertos son 721 y los heridos 19.570 (3). La estadística italiana señala en 1938 1.876 varones y 422 mujeres muertos; en 1949, 2.250 varones muertos y 448 mujeres (4); mientras que la cifra de homicidios en 1948 era en este país de un muerto por 100.000 habitantes, la de muertos por accidente de automóvil llegaba a 17,5 por igual número de habitantes (5). En Estados Unidos, en 1952, los muertos fueron 38.000; los heridos, 1.350.000 (6). En cuanto a España, a falta de estadística criminal, he de utilizar datos que sólo poseen un carácter aproximativo, por ser de origen particular. Estos acusan un creciente número de accidentes, 30.000 en 1926, llegando en 1935 a la cifra de 108.000; decrecen a causa de las restricciones de circulación impuestas por nuestra guerra a unos 40.000 en 1945, para ascender a 98.000 en 1954. Como datos más concretos se señalan, en 1948, 12.507 víctimas, de éstas, 1.779 muertos.

FACTORES DE LA DELINCUENCIA AUTOMOVILISTICA

Los accidentes de tráfico, en su mayoría, son imputables a imprudencia de los conductores. Generalmente, la causa del mal es el ansia de velocidad, de llegar pronto, impuesta a veces por la vertiginosa vida moderna, que no permite pérdida de tiempo; «el tiempo es oro». La conducción con rapidez excesiva puede, en ocasiones, ser excusable y hasta justificada en casos de apremiante urgencia; claro es que en tales trances el conductor debe neutralizar el peligro de su marcha veloz con una sostenida atención y extremada prudencia. Pero en otros casos, quizá los más, las velocidades homicidas a las que con frecuencia se lanzan los automovilistas no tienen explicación razonable, ni justificación alguna. Nacen del vano deseo de mostrar su pericia como conductores, o de exhibir la calidad del vehículo, o del afán de alcanzar a los que marchan delante, o de la conveniencia o comodidad de llegar a determinada hora, etc. En fin, de motivos que no pueden excusar su conducta peligrosa. Por lo común, este comportamiento es imputable a mera imprudencia, a veces, a ligereza rayana en la puerilidad, pero en algunos casos, y salimos del campo de la ne-

(3) *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, 1952, pág. 903. El número de accidentes en 1949 fué de un 18 por 100 en compensación con el año anterior; en 1950 el aumento fué mayor aún. Misma revista y año, pág. 343.

(4) *Anuario Statistico Italiano*, 1949-1950, serie V, vol. II. Roma, 1954, página 64.

(5) *Anuario Statistico Italiano*, pág. 69.

(6) 8.600 de los muertos eran peatones atropellados; 14.100 muertos resultaron de colisiones entre vehículos de motor; de colisiones con trenes, 1.348; las colisiones con bicicletas causaron 500 muertos. Datos provenientes de *The World Almanac*, publicado por «New York World Telegraph», Nueva York, 1954.

glicencia para internarnos casi en el de la malicia criminal, los accidentes no son obra de imprudentes alocados que, embriagados por el placer de la velocidad vertiginosa, olvidan las normas de prudencia, sino que son causados por conductores propensos a accidentes, por sujetos dotados de una especial constitución mental, que han tenido y tienen una conturbada vida social y familiar. De un trabajo publicado, no ha mucho, en Estados Unidos, llevado a cabo sobre un grupo de conductores profesionales, conductores de taxis, camiones y automóviles, con una historia de cuatro o más accidentes, resulta que éstos, comparados con otro grupo de conductores con corto número de accidentes, eran sujetos caracterizados por una destacada hostilidad y agresividad contra la autoridad, que databa de su muchachez. Eran individuos criados en un turbio ambiente familiar (desavenencias, altercados, divorcio); su infancia y adolescencia se señalan por asistencia deficiente a la escuela, frecuentes riñas, formar parte de grupos o cuadrillas (*gangs*), falta de respeto a toda autoridad, comparencias frecuentes ante el Tribunal juvenil; ya adultos, llevan una vida social y familiar irregular; sólo son atraídos por valores materiales, sin más anhelo que una satisfacción inmediata de sus apetencias. Su modo de conducir muestra la misma agresividad, impulsividad, menosprecio de los demás y ausencia de acatamiento a la autoridad, que se manifiesta en su vida personal. Con verdad se dice que el hombre conduce como vive (7). Es de interés señalar estos casos de reiterados accidentes originados por un desmedido menosprecio de la vida ajena, nacido de irregulares condiciones personales del conductor, que hacen de él, como dirían ciertos criminalistas, un sujeto socialmente peligroso.

La forma más grave de la rica gama de la imprudencia automovilística es, sin duda, la conducción bajo el influjo del alcohol. Gran parte de los accidentes de tráfico, y en algunos países la mayoría, son imputables a un estado de excesiva impregnación alcohólica del conductor. Su influencia criminógena es extraordinaria, como lo prueba el considerable número de estudios e investigaciones realizados sobre esta cuestión, que han culminado en las Conferencias internacionales sobre alcohol y circulación celebradas en Estocolmo, en septiembre de 1950; en Toronto, en septiembre de 1953, y en el III Congreso de Criminalistas Nórdicos, reunido en Copenhague, en junio de 1952.

Allí donde el alcoholismo y la embriaguez son frecuentes, el número de accidentes imputables al alcohol alcanza enormes proporciones, mientras que en los países de consumo alcohólico reducido, su cifra es mínima o poco elevada. Los países nórdicos batían el récord en este punto. Los datos comunicados a la Conferencia de Estocolmo son de gran interés:

(7) *The accident-prone automobile driver*, en *The American Journal of Psychiatry*, Baltimore, 1949, núm. 5, págs. 325-331.

En Suecia (siete millones de habitantes) el número de condenados por conducir en este estado alcohólico fué de 1.604, en 1946, y 1.603 en 1948 (8). En Dinamarca (4.300.000 habitantes), 1.613 condenados en 1948, y 1.734 en 1949 (9). En Inglaterra y Gales (43 millones de habitantes), no obstante su mayor población, el número de condenas es menor: 1.446 en 1948 (10). Con estas cifras contrastan las mínimas de los países sobrios. En Portugal, de 3.136 accidentes acaecidos en 1947, solamente seis fueron causados por conductores ebrios (11). En España, según datos del Ministerio de Obras Públicas, en 1947 fueron retirados por embriaguez siete permisos de conducir, y ocho en 1949 (12).

Ante estos hechos, causa de grave preocupación en muchos países, se ha reaccionado adoptando medidas represivas. Gran número de legislaciones, como después veremos, castigan, y algunas con gran rigor, la conducción de autovehículos en estado de intoxicación alcohólica.

Otros factores de delincuencia automovilística, que aunque menos importantes que el influjo alcohólico, no deben ser silenciados, son los casos temerarios de conducir en estado de fatiga excesiva o de sueño, la conducción sin los conocimientos necesarios o sin permiso de conducir y otras formas de la misma, que en ciertas legislaciones son sancionadas penalmente.

LA LEGISLACION PENAL AUTOMOVILISTA

En el momento presente la mayoría de los países posee una o varias leyes para la represión de las infracciones relacionadas con la circulación. Además de los homicidios y lesiones por imprudencia punibles conforme a las normas generales de los códigos o leyes penales, existe en la mayoría de los estados una legislación especial que reprime cierto número de hechos peligrosos para el tráfico. Entre estas leyes deben señalarse, en Inglaterra, el *Road Traffic Act*, de 1930, reformado en 1934; en Francia, el nuevo *Code de la Route*, de 10 de julio de 1954; el *Codice stradale italiano*, de 17 de marzo de 1939; la ley federal suiza de 15 de enero de 1932; el *Road Traffic Act*, de 1933, de Irlanda; el *Código da Estrada*, portugués, establecido por decreto-ley de 18 de abril de 1948; la ley alemana relativa a la seguridad de la circulación, de 19 de diciembre de 1952; el grupo de leyes nórdicas: la de Suecia, de 13 de junio de 1941; de Noruega, de 20 de febrero de 1926; de Dinamarca, de 1 de julio de 1927, modificada el 14 de abril de 1932; de Finlandia, de 7 de julio de 1950; de Islan-

(8) *Proceedings of First International Conference on Alcohol and Traffic*, Estocolmo, 1951, pág. 75.

(9) *Proceedings...*, pág. 20.

(10) *Id.*, pág. 34.

(11) *Id.*, pág. 67.

(12) *Id.*, pág. 72.

dia, de 16 de junio de 1941. En Bélgica los delitos relativos a la circulación están regulados por la ley de 1 de agosto de 1924, por el decreto de 1 de febrero de 1934 y el decreto-ley de 14 de noviembre de 1939. Holanda posee el Código de circulación de 1 de enero de 1951.

La legislación norteamericana es copiosísima, todos los Estados poseen alguna o varias leyes punitivas. En todas partes existen regulaciones de este género: en Argentina (*Reglamento general de tránsito para los caminos y calles de la República Argentina*, de 21 de noviembre de 1949, y *Código de tránsito de Buenos Aires*, de 2 de septiembre de 1948); en la India y Pakistán (*Motor Vehicles Act*, 1939); en Africa del Sur, en El Cabo, Transvaal, Natal, Estado Libre de Orange, en los diversos Estados australianos, etc., etc. A esta larga enumeración debemos añadir la ley española de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor.

DELITOS DE CIRCULACIÓN

Los de mayor gravedad son, naturalmente, los homicidios y lesiones graves, que en todas partes, como ya dijimos, se regulan conforme a las normas de las respectivas legislaciones penales referentes a los delitos culposos (imprudencia o negligencia).

Además de estas infracciones, las leyes referentes a los delitos de circulación suelen señalar como hechos punibles, sin contar las infracciones sancionadas administrativamente, que no son objeto de este trabajo, conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas estupefacientes, conducir con velocidad excesiva o de otro modo peligroso, el llamado «delito de fuga», conducir sin permiso de conducción, conducir con placas de matrícula falsa y utilizar sin autorización un vehículo ajeno. Hechos éstos que, en su mayoría, constituyen un peligro para la vida o la integridad de las personas y, en algunos casos, para la propiedad. Son, pues, figuras de delito, creadas por los legisladores para la protección de los viandantes contra la conducta peligrosa de los conductores. Sin embargo, además de estos delitos, en alguna ley, como en la española de 9 de mayo de 1950, existen infracciones encaminadas al amparo de los conductores y ocupantes de vehículos de motor, como alterar o destruir las señales para la orientación o seguridad de la circulación, lanzar piedras u objetos peligrosos contra los vehículos en marcha, etc.; pero estos hechos, no obstante contener un efectivo y serio peligro, ni por su extensión ni por sus consecuencias, poseen la importancia de los que encierran, principalmente un riesgo o amenaza para los peatones, y constituyen los propios delitos automovilistas a los que está consagrado este trabajo.

Entre los hechos peligrosos para el público, establecidos como delictivos en las leyes penales sobre circulación, destaca como uno

de los más graves la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

Algunas leyes exigen la embriaguez del conductor; el decreto-ley belga de 1939; Grecia, en su ley número 4.841 sobre circulación automóvil; Nueva Zelanda (*Transport Act*, 1949, sec. 39); Canadá (Código penal, sec. 285, subsec. 4); Portugal, en su *Código da Estrada*. Mas por regla general, fundada en más certero criterio, las legislaciones, en su mayoría, no requieren un grave estado de intoxicación alcohólica. En Suiza, la ley castiga a todo el que se halla «angetrunkenn» (el texto dice: «*U'er in angentrunkenen Zustand...*») expresión que corresponde a nuestro vocablos «algo bebido», «alegre», y la jurisprudencia suiza considera que la referida expresión «angentrunkene Zustand» significa todo entorpecimiento que ponga en peligro el dominio del vehículo (13). En este sentido, pero más claramente expresado, se inspiran las legislaciones que para la existencia del delito exigen tan sólo que el conductor se halle bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Sin embargo, para algunas leyes no basta que el conductor se halle bajo el influjo del alcohol; es preciso, además, que éste le incapacite para dominar el vehículo (Inglaterra, *Road Traffic Act*, 1930, reformado en 1934, sec. 15, 1; Suecia, ley de 7 de junio de 1934, modificada en 13 de junio de 1941, sec. 1; Dinamarca, ley de 1 de julio de 1927, modificada el 14 de abril de 1932, artículo 1; España, ley de 9 de mayo de 1950: «el que conducere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad», declara su artículo 1.º; Australia del Sur, Australia Occidental, etc.).

En otros países la ley sólo exige que el conductor se encuentre bajo la influencia de bebidas alcohólicas (Noruega, ley de 20 de febrero de 1926, sec. 17; Finlandia, ley de 21 de mayo de 1926, reformada en 17 de septiembre de 1937, artículo 12; Islandia, ley de 16 de junio de 1941, sec. 23, que no sólo prohíbe conducir vehículos de motor bajo la influencia de bebidas muy espirituosas, sino también consumirlas mientras se conduce: los Estados Australianos Queensland, Victoria).

Este sistema que limita la configuración del delito al hecho de encontrarse el conductor bajo los efectos del alcohol parece el más adecuado para la protección del público. No es preciso, con arreglo a este sistema, que se halle en estado de ebriedad, basta que no pueda conducir el vehículo con seguridad, o que exista este peligro. Por consiguiente, conforme a las legislaciones que siguen este rumbo, comete delito no sólo el que, por haber ingerido bebidas alcohólicas en gran cantidad, se encuentra en estado de em-

(13) En los grados de embriaguez exteriormente perceptibles, declara, debe afirmarse siempre el peligro del dominio del vehículo, pero este peligro comienza antes (en particular la pérdida de la inhibición, falsa apreciación de las distancias). *Sench en Schweizerischen Zeitschrift für Strafrecht*, Berna, 1938, pág. 288.

briaguez, sino también el que, habiendo absorbido alcohol en pequeñas dosis, se halla por esta causa en peligro de perder, o pierde, efectivamente, la capacidad para dominar el vehículo que el conductor debe, en todo momento, poseer.

No sólo es peligroso el ebrio que conduce, también lo es, y en mayor grado, el conductor que absorbe pequeñas cantidades de alcohol, cantidades que para un viandante serían por completo inofensivas.

El doctor Vervaeck, hace casi veinte años, puso de relieve los peligros de las pequeñas dosis de alcohol. «El alcohol—escribía—, aun en dosis moderadas, disminuye la precisión de la coordinación de los movimientos y de las interreacciones que ponen en juego la conducción de un vehículo (ojos, manos, pies). Por otra parte, amortigua los reflejos que los incidentes de la carretera exigen súbitamente en el momento de maniobras de seguridad, como un frenazo o un viraje rápidos. El alcohol debilita la atención, la resistencia y la sangre fría, tan necesarias al automovilista. Y, cosa peligrosa, crea en el conductor un estado de euforia y de excesiva confianza, que le hace menospreciar la dificultad de una maniobra atrevida o de un viraje preciso; le vuelve menos tranquilo y más excitable» (14).

Así puede suceder, y sucede, que una persona cuyo aspecto y comportamiento son completamente normales se halle en un estado que le incapacite para conducir con seguridad, hacer frente a las eventualidades que inesperadamente puedan surgir en la carretera y efectuar las maniobras necesarias con la prudencia y habilidad debidas.

Muchos de los investigadores del influjo del alcohol sobre los conductores señalan esta peligrosa euforia, esta confianza en sí mismo que ha costado millares de víctimas. Por otra parte, estudios realizados sobre esta materia, particularmente en Suecia, demuestran de modo seguro que el alcohol no sólo aumenta en modo considerable el tiempo necesario para efectuar una maniobra, sino que también causa efectos gravemente nocivos sobre la vista. De las experiencias realizadas resulta que la absorción de alcohol produce sobre la vista un efecto análogo al de los lentes para el sol, con los que es necesario una fuerte iluminación para distinguir los objetos, lo que explica la perturbación producida por el alcohol en la conducción nocturna de vehículos (15).

(14) *L'examen systematique au point de vue de l'ivresse des auteurs d'accidents graves de roulage*, en *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, 1937, págs. 476 y sigs.

(15) Estas investigaciones han sido realizadas mediante el empleo del llamado «flicker test» con el que se determina la aptitud del ojo para distinguir la luz necesaria para la percepción, y con el «blink test», que determina el estímulo necesario para poner en movimiento el reflejo de la pupila mediante la proyección de una corriente de aire sobre la córnea. (KJELL BJERVER y LEONARD GOLDBERG, *Effect of Alcohol Ingestion on Driving Ability*, en los citados *Proceedings* de la Conferencia de Estocolmo, págs. 132-140.)

En los casos de embriaguez manifiesta es evidente la incapacidad del sujeto para conducir con seguridad, pero en los de ingestión de alcohol en pequeñas dosis, es más difícil afirmarla. Para conocer el grado de impregnación de los conductores hoy se aplica, como procedimiento más seguro, la investigación de la cantidad de alcohol contenida en la sangre. Antes se acudía al examen de la orina, pero este método ha sido abandonado y sustituido por la prueba de sangre.

El grado de concentración alcohólica que se estima necesario para incurrir en delincuencia varía en los diversos países. En Suecia, según reforma llevada a cabo por ley de 1951, se declara punible al conductor cuya concentración sea, al menos, de 1,5 por 1.000; si la concentración sólo oscila entre 0,8 y 1,5, la pena imponible es menor. Conforme a la ley noruega de 1926, si en el momento del hecho existe en la sangre del conductor una dosis de alcohol superior a 0,5 por 1.000, se presume que está bajo la influencia de una bebida alcohólica, si no excede de 8,5 por 1.000, la pena es más leve; en Holanda, el grado de impregnación alcohólica se estima en 1,55 por 1.000; en Alemania, la jurisprudencia la ha fijado en 1,5 por 1.000. En Bélgica, el anteproyecto de ley para la represión de la intoxicación alcohólica de los conductores, preparado por la Unión belga-luxemburguesa de Derecho penal, en 1954, señala 1 gramo por mil.

No es en todas partes preceptiva la prueba de sangre. En Francia su práctica obligatoria ha sido rechazada en la Asamblea Nacional en 1953 por estimarla un atentado contra la libertad de la persona, sin embargo, conforme a la reciente ley de 15 de abril de 1954, para la represión del alcoholismo, aun cuando ésta no prevé exámenes sistemáticos en caso de accidentes de circulación, autoriza su ejecución cuando se sospeche que el individuo se halla bajo la influencia del alcohol, si lo estiman oportuno los médicos investigadores. En Holanda, el Tribunal Supremo, en sentencia de 5 de junio de 1951 la declaró permisible con el consentimiento del interesado (16). En Bélgica es opinión predominante que, en el estado actual de la legislación, no puede ser practicada contra la voluntad del sujeto (18), mas la opinión científica es favorable a que por la ley se declare obligatoria. Por el contrario, en otros países la toma y análisis de sangre se halla establecida por la ley. En Suecia, conforme a la ley de 31 de mayo de 1934, puede ser sometido a la prueba de sangre todo conductor del que justamente se sospeche que se halla bajo la influencia del alcohol. Con arreglo a la ley danesa de 1 de julio de 1927, modificada por ley de 14 de abril de 1932, la Policía puede en igual caso conducir el sospechoso a un médico para que

(16) IMMENGA, *L'analyse du sang aux Pays-Bas*, en *Rev. de Droit Pénal et de Criminologie*, 1954, núm. 7, págs. 663-374.

(17) *Tumulaire en Rev. de Droit Pénal et Criminologie* 1952, núm. 4, pág. 391.

proceda a su examen; la sangre y orina del sujeto son examinadas en el Instituto Médico-Legal de la Universidad de Copenague. Asimismo en Noruega, conforme a la sección 17 de la Ley de 2 de febrero de 1926. En Alemania, la prueba de sangre se halla minuciosamente regulada. La ley de Procedimiento penal, por reforma recientemente introducida, sección 81, a, 1 y 2, autoriza la toma de sangre efectuada por un médico, conforme a las reglas del arte médico, aun sin consentimiento del inculpaado, cuando no sea de temer perjuicio para su salud. La orden para esta prueba es dada por el juez, y en caso de posible retardo del procedimiento penal, por el fiscal o sus auxiliares. La negativa del conductor a someterse a ella puede ser estimada como peligro de encubrimiento, con arreglo al artículo 112 de la misma ley, y permite a los funcionarios de Policía arrestarlo provisionalmente, conforme al artículo 127, II, del referido cuerpo legal, y conducirlo al médico para que haga la toma para la prueba de sangre. La toma sólo se hace por persona perita, si es posible por médicos oficiales y, en caso necesario, por médicos privados. La investigación del alcohol se hace principalmente en los Instituto médico-legales de las Universidades (18). Finlandia no posee disposiciones legales sobre la toma de sangre, pero puede ser hecha por un médico con el consentimiento del examinado, el examen se hace en el Instituto Médico-Legal de la Universidad de Helsinki.

En Suiza la legislación de algunos Cantones establece también esta prueba; así, el de Zurich (Ley de Introducción al Código penal, párrafo 156), dispone que podrá ser ordenada en casos de accidente o de peligro en el tráfico, cuando exista fundada sospecha de una conducta reprensible bajo el influjo del alcohol. En España no está organizada aún la toma de sangre, pero en Madrid, en las Casas de Socorro, se procede a obtener sangre de los conductores que acaban de causar un accidente. La sangre es enviada para su examen al Laboratorio Municipal. La ley española no autoriza ni prevé esta prueba, por lo que creo que, conforme a nuestro Derecho vigente, no podrá ser practicada sin el asentimiento del interesado.

No falta quien la niega valor alegando que existen individuos más resistentes, que aun con una fuerte concentración alcohólica en la sangre no llegan a estar ebrios. Es ésta una cuestión médica que no estoy capacitado para discutir, pero es indudable que la prueba de sangre es hoy el procedimiento más usado (19).

Un nuevo método para la dosificación del alcohol, ya empleado

(18) KLEINNECUT, MÜLLER y REITHORBERGER, *Kommentar zur Strafprozessordnung und zur Gerichtsverfassungsgesetz* Darmstadt Nuremberg, etc., 3.^a ed., 1954, página 131.

(19) En el IV Congreso Internacional de Derecho Comparado celebrado en París en agosto de 1954, se trató de la toma de sangre como medio de información en materia penal.

en Estados Unidos, consiste en el examen del aire expirado por le persona sospechosa, que se efectúa con un aparato especial (*dun-kometer, intoximeter*), pero hasta ahora ha alcanzado escasa difusión.

En algunos países también es delictivo conducir un automóvil bajo el influjo de drogas estupefacientes. Así, en Inglaterra (*Road Traffic Act*, 1930, sec. 1.^a, 1) y legislaciones de influencia inglesa: Canadá (Código penal, sec. 285, subsec. 4); Australia del Sur (*Road Traffic Act*, 1934, reformado en 1949, sec. 48, 1); Australia Occidental (*Traffic Act*, 1919-1947, sec. 32, 1), India y Pakistán (*Motor Vehicles Act*, 1939, sec. 117). También la ley española de 9 de mayo de 1950 castiga «al que condujere un vehículo de motor bajo la influencia... de drogas tóxicas o estupefacientes que le coloquen en un estado de incapacidad para realizarlo con seguridad» (art. 1.^o).

Conducir con velocidad excesiva constituye también hecho delictivo, conforme a la ley inglesa (*Road Traffic Act*, 1930, sec. 11), al *Codice Stradale italiano* (art. 33), que impone al conductor velocidad moderada en determinados lugares y circunstancias; a la ley suca de 1941 (art. 2), que castiga al que condujere un automóvil o motocicleta si excediere de la velocidad permitida, y, asimismo con arreglo a nuestra ley de 1950 (art. 2), que castiga la velocidad excesiva.

Otras figuras de delito establecidas en algunas legislaciones son conducir en estado de excesiva fatiga, hecho previsto en la ley federal suiza de 1932 (art. 17), en la legislación noruega (ley de 20 de febrero de 1926, sec. 17) y en la danesa (ley de 1927, artículo 3), que castiga también conducir en estado de somnolencia. La ley española no prevé específicamente el estado de fatiga, ni el de sueño, pero ambos pueden ser incluidos en su artículo 2.^o, que pena al que conduce de «modo peligroso para el público», pues conducir en ambos estados, indudablemente encierra un grave riesgo para éste. Con anterioridad a la vigente ley sobre circulación de vehículos de motor de 1950, nuestro Tribunal Supremo, en fallo de 21 de mayo de 1949, declaró culpable de imprudencia temeraria al que, no obstante sentirse invadido por los síntomas del sueño, conduce un vehículo sin disminuir su velocidad, causando lesiones y daños.

Entre las infracciones de la legislación automovilista, tiene especial relieve, por su frecuencia y por el peligro indudable que encierra, conducir autovehículos sin autorización legítima, sin poseer permiso de conducción. Este es exigido casi en todas partes. En Francia, Alemania, Inglaterra, Italia, Suecia, Suiza, etc.; son muy escasos los países que, como Bélgica, no lo han establecido; sin embargo, en este país existe, en el momento presente, una fuerte corriente favorable a su creación. La conducción sin dicho permiso está específicamente penada en Suiza (ley federal de 1932,

artículo 61), Inglaterra (*Road Traffic Act*, 1930, sec. 4.^a, 1), Italia (*Codice stradale*, artículo 95), etc. En España, el artículo 3.^o de la ley de 1950 castiga «al que condujere un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello». Con anterioridad a esta ley, la falta de título para conducir fué reiteradamente considerada por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, en caso de accidente, como cualificativa de imprudencia temeraria (20).

Uno de los más graves delitos de la legislación automovilista es el comúnmente denominado «delito de fuga», que consiste, como es sabido, en el abandono por el conductor de la víctima del atropello, que queda desamparada, sin auxilio. No nos encontramos aquí, como en los anteriores delitos automovilísticos, en el campo de la culpa, de la imprudencia, nos hallamos ante un delito intencional y malicioso. El conductor que, consciente de haber cometido un atropello, no presta a su víctima el socorro debido y, dejándola abandonada, huye para eludir las consecuencias de su hecho, es un verdadero criminal, por su menosprecio de la vida o de la integridad corporal ajenas, por su falta de piedad para la propia víctima, y revela una perversidad que exige severo castigo. Introducido este delito por la ley francesa de 17 de julio de 1908, se halla actualmente regulado de modo diverso en las legislaciones; unas destacan el hecho de abandonar a la víctima sin auxilio: ley federal suiza de 1932 (art. 60) y su Código penal (artículo 128), el *Codice stradale* italiano (art. 33) y los Códigos penales mejicanos (art. 341) y cubano (art. 450, F). Otra modalidad incrimina especialmente el hecho de darse a la fuga después de un accidente para sustraerse a las responsabilidades que éste pueda originar, es el sistema seguido, entre otras leyes, por la citada ley francesa, el Código penal alemán (actual párrafo 142); en Suecia, por la ley de 13 de junio de 1931 (art. 30), y por el *Road Traffic Act* inglés (sec. 22). Este hecho, ya previsto en nuestro Código penal de 1928, está regulado en la vigente ley sobre circulación de vehículos de motor de 1950 (art. 5.^o), que castiga al conductor de un vehículo de esta clase «que no auxiliare a la víctima por él causada».

Muy frecuente entre los delitos automovilistas es el apoderamiento de un vehículo ajeno sin ánimo de apropiación definitiva, abandonándolo después de usarlo.

Esta apropiación pasajera se halla específicamente castigada en algunas de las leyes relativas al uso y conducción de vehículos de motor: en Suiza (art. 62), Inglaterra (sec. 28), en gran número de Estados norteamericanos; en Alemania lo fué por ordenanza de 20 de octubre de 1932, recientemente incorporada al Código penal (§ 284, b). Austria por ley de 1953 ha introducido en su Código un nuevo artículo (§ 467) que castiga la utilización indebida y no autorizada de velocípedos y ve-

(20) 22 diciembre 1924, 26 mayo 1928, 22 febrero 1930, 17 octubre 1931.

hículos de motor. En Suecia, lo que allí se llama «préstamo de automóviles», se considera como hurto de uso (cap. XXII, artículo 12, del Código penal); también es posible su castigo como hurto de uso en otras legislaciones que prevén esta modalidad del hurto: en los Códigos penales de Finlandia (cap. XXXVIII, párrafo 6.º), Italia (art. 621, 1.º) y Méjico (art. 380). La ley española de 1950, en su artículo 96, prevé este delito con especial minucia, castigá al que «sin la debida autorización o causa lícita utilizase un vehículo de motor ajeno», y al encargado de la conducción ó custodia del mismo que ilícitamente lo utilizase para «obtener cualquier ventaja económica». De estas hipótesis previstas en nuestra ley fácilmente se percibe que la primera constituye un verdadero hurto de uso, mientras que la segunda presenta gran semejanza con la apropiación indebida (art. 535 del Código penal). En los países que no poseen en su legislación el hurto de uso o no castigan específicamente estas sustracciones, existen dificultades para su castigo. En Francia, la jurisprudencia ha declarado que apoderarse de un automóvil para dar un paseo, abandonándolo después, no constituye hurto (Tribunal Correccional de Saint-Etienne, de 2 de julio de 1928), y la práctica judicial francesa castiga estos hechos a título de hurto de gasolina. Asimismo, en España, antes de la ley de 1950, la jurisprudencia del Tribunal Supremo había desechado la calificación de hurto por ausencia de ánimo de apropiación definitiva (24 de diciembre del año 1949), siendo práctica común en nuestros Tribunales, como en Francia, absolver del hurto del vehículo y condenar a título de hurto por gasolina consumida.

Nuestra ley prevé también (art. 10), una fuerte agravación «cuando la utilización del vehículo de motor ajeno tenga por objeto la comisión de un delito o procurarse la impunidad». Responde este precepto al hecho de que el automóvil es hoy en todas partes instrumento potentísimo para la perpetración de graves delitos, en particular robos con violencia audazmente ejecutados por bandas criminales armadas, que, una vez cometido el delito, con la ayuda de veloces automóviles, por lo común ajenos, desaparecen rápidamente con el botín conseguido. Este procedimiento de robo iniciado por los *gangsters* americanos, como todo el mundo sabe, ha alcanzado en Europa peligrosa difusión, y así lo prueba la reacción legislativa francesa ante estos delitos, con la promulgación de la reciente ley de 23 de noviembre de 1953, que agrava considerablemente la pena de robo con armas valiéndose de un autovehículo, hasta la posible imposición de la pena de muerte.

Para terminar con la exposición de los delitos automovilistas, recordaremos el hecho de falsear o alterar la placa de matrícula de los automóviles, maniobra realizada con fines delictivos y generalmente por delincuentes profesionales para eludir o dificultar las pesquisas de la Policía o la persecución de la Justicia. Se halla penado, entre otras, en la ley suiza (art. 63), en la italiana (ar-

título 72, en relación con los artículos 32 y 70), en las de gran número de Estados norteamericanos y, severamente, por nuestra ley de 1950 (art. 4), que castiga al que «condujere un vehículo de motor con placa de matrícula falsa, o distinta de la debida o hecha ilegible».

LAS PENAS

Las más graves de las impuestas a los delitos relacionados con la circulación son las aplicadas a los homicidios y lesiones graves provenientes de accidentes ocasionados por autovehículos. En estos casos se aplican las penas señaladas en los Códigos penales para los homicidios y lesiones culposas. En España, como es sabido, se castigan conforme a los preceptos que regulan la imprudencia, contenidos en el artículo 565, con penas de privación de libertad y privación temporal del permiso para conducir, y en caso de muerte o lesiones graves, causadas por impericia o negligencia profesional, si los daños causados fueren de extrema gravedad, las penas de privación de libertad pueden ser aumentadas en uno o dos grados, lo que origina una considerable agravación de pena, a lo que se añade la retirada con carácter definitivo del permiso de conducir.

Por lo común, estos hechos en las legislaciones extranjeras se castigan con penas moderadas, sin embargo, algún país como Finlandia, país de penalidad mitigada, castiga (ley de 21 de mayo de 1926, modificada en 17 de diciembre de 1937) el homicidio por imprudencia, causado por un conductor intoxicado, con pena que puede llegar a ocho años de trabajos forzados, y a seis años, en caso de lesiones.

En cuanto a los delitos específicos del tráfico, conducir en estado de embriaguez, con velocidad excesiva, sin permiso de conducción, etc., las penas establecidas en la mayoría de los países son de privación de libertad o de multa, y la retirada del permiso de conducir. Las legislaciones, generalmente, imponen penas alternativas, prisión o multa, y a veces, y en casos graves, se permite al juez la imposición de ambas penas conjuntamente. Son, por lo común, sanciones no excesivas, con frecuencia, seis meses de prisión, como máximo, sin embargo, en algunos países nórdicos los conductores bajo la influencia de la bebida son castigados más severamente. Suecia, por ejemplo, en ley de 1950, impone hasta doce meses de prisión. Otras leyes (la suiza, inglesa, noruega, danesa, islandesa, italiana, griega, etc.) son más benignas. Ciertos países, como Suecia y Suiza, suelen excluir de los beneficios de la condena condicional a estos delincuentes. La ley española de 1950 también señala penas ligeras: la de arresto mayor y, en casos de especial gravedad (delito de fuga, etc.), prisión o presidio menor. Alternativamente con estas penas, y alguna vez conjuntamente, establece penas de multa cuyo mínimo es de

1.000 pesetas, pudiendo, su máximun, en algunas infracciones, llegar a 50.000 pesetas, y en el delito de fuga hasta 100.000. Su imposición alternativa, que permite al juzgador escoger entre el arresto mayor o la prisión menor y la multa, facilita la adaptación de la pena a las circunstancias del hecho y a la personalidad del delincuente, adaptación también favorecida por la gran amplitud de las penas señaladas, las de privación de libertad en toda su extensión y las de multa con amplio espacio entre el máximo y el mínimo.

En el sistema de penas aplicadas por las leyes especiales que en los diversos países castigan estos delitos, tiene importancia capital la privación del permiso de conducir vehículos de motor. Todos están de acuerdo acerca de su fuerza intimidativa; entre nosotros, la Fiscalía del Tribunal Supremo, en sus Memorias de 1951 y 1952, señala su eficacia (21). Sin embargo, una opinión, no muy extendida, inspirada en un sentido de compasión hacia los conductores profesionales a los que la imposición de esta medida priva de los medios de vida, demanda que aquélla quede limitada a los casos de mayor gravedad, a los accidentes que causen muerte o lesiones graves. En España, esta opinión tiene algunos partidarios entre magistrados y fiscales, en particular entre aquéllos. Yo no la creo fundada; estimo, sí, justo prescindir de esta medida cuando la completa valoración del sujeto y del hecho revelen un conductor no peligroso, pero erigir como norma para su imposición, de modo exclusivo, el resultado del accidente (muerte o lesiones graves), tantas veces producto único del azar, no lo considero criterio recto ni científico.

En Suecia la duración de esta medida para la primera infracción es de seis a doce meses, y en las sucesivas, de seis meses a cinco años (ley de 1934, reformada en 1942, sec. 21); en Finlandia (ley de 7 de julio de 1950) dura dos o tres años, y en caso de reincidencia o de accidente mortal, es definitiva (22); Islandia señala (ley sobre vehículos de motor de 16 de junio de 1941) un plazo no inferior a tres meses, después del primer accidente seis meses, y en caso de repetidas o graves infracciones la privación es definitiva; en Dinamarca (ley de 1927) se aplica por plazo no inferior a seis meses, o de modo permanente, el permiso puede ser retirado a los daneses y a los que viven en Dinamarca, si han cometido en el extranjero alguna infracción de las previstas en la ley sobre vehículos de motor (párrafo 42, artículo 6 de esta ley; en Noruega (ley de 20 de febrero, sec. 18) a la primera condena la privación del permiso es de un año; a la segunda condena, pronunciada dentro de los cinco años posteriores a la primera, se retira para siempre; Inglaterra retira el permiso (*Road*

(21) Memoria de 1951, pág. 83; Memoria de 1952, pág. 82.

(22) *Yearbook of the Northern Associations of Criminalists, Criminological Treatment of Intoxicated Car Drivers*, Estocolmo, 1953, págs. 69 y sigs.

Traffic Act, 1930, sec. 15, 2) por doce meses, a menos que el Tribunal disponga otra cosa, y puede también ser retirado de modo definitivo. Francia, conforme al decreto de 10 de julio de 1954, que constituye el nuevo *Code de la Route*, establece la suspensión del permiso por tiempo no superior a dos años, en los casos de homicidio y lesiones involuntarias (arts. 310, 320 y 483, 2.º del Código penal), de delito de fuga, de embriaguez y por infracción de algunas disposiciones específicamente determinadas. En Bélgica (ley de agosto de 1924 y decreto de 14 de noviembre de 1939, relativo a la embriaguez) es obligatoria unas veces, otras queda al arbitrio del juzgador; se impone de modo temporal o definitivo; es posible para esta medida la aplicación de la condena condicional, pero en los casos de daño a las personas o la propiedad no se aplica en el 90 por 100 de los casos (23). En Suiza el permiso puede ser retirado por un mes y por un año, en caso de grave accidente (ley de 1932). La retirada del permiso de conducir ha sido en Alemania, por disposición muy reciente, incluida en el Código penal (§ 42, m), con el carácter de medida de seguridad; se impone para determinados hechos relativos a la conducción de automóviles, que, juntamente con la valoración de la persona del conductor, lo revelen como incapacitado para conducirlos. No sólo se aplica en caso de genuinos delitos de tráfico, sino también por otros hechos con él relacionados, por ejemplo, abusar de las específicas modalidades del automóvil para ejecutar actos impúdicos sobre una mujer admitida en él por complacencia (24). Su duración mínima son seis meses y cinco años la máxima, pero también puede ser definitiva. La privación del permiso de conducir la impone también por vía administrativa la ley de Circulación de 19 de diciembre de 1952 (§. 4). Es asimismo posible su imposición provisional durante el proceso, conforme al reciente § 111 a) de la ley de Procedimiento penal. En Portugal (Decreto-Ley de 19 de abril de 1948), la Dirección General de los servicios de circulación puede retirar el permiso de conducir por infracción de las disposiciones del referido decreto-ley; el *Código da Estrada* también contiene esta medida (25).

La privación del permiso de conducir en España se halla establecida administrativamente en el Código de la Circulación (artículo 277) para los conductores que no observaren los preceptos esenciales referentes a éste, para los que hubieren perdido las con-

(23) *Revue de Droit Pénal et Criminologie*, 1953, núm. 3, pág. 268.

(24) MAURACH, *Deutsches Strafrecht, Allgemeiner Teil*, Karlsruhe, 1951 págs. 721-723; H. JÜRGEN BRENS, *Die Entziehung der Fahrerlaubnis* en *Goldsammer's Archiv für Strafrecht*, 1954, fasc. 6, pág. 161 y ss.

(25) Según DUARTE FERREIRO en unos casos puede considerarse como una verdadera pena accesoria aplicable por el Juzgado por un tiempo determinado, y en otros como medida de seguridad aplicable administrativamente. *Código Penal Português*, 3.ª edición. Coimbra, 1954, pág. 193.

diciones físicas exigibles para conducir y, conforme al artículo 29 del mismo, para otros casos, entre ellos cuando se prueba el estado de embriaguez del conductor. Con carácter penal la impone el artículo 565 del Código penal, para los delitos de imprudencia, cometidos con vehículos de motor, por tiempo de uno a cinco años, y con carácter definitivo cuando se produjere muerte o lesiones graves. También la establece la Ley de 9 de mayo de 1950 (artículo 11), para todo conductor castigado por algunos de los delitos comprendidos en la misma, por un período de uno a cinco años, y con carácter definitivo en caso de reincidencia en los delitos que la ley señala (embriaguez del conductor, conducción con velocidad excesiva o de modo peligroso, conducir un vehículo de motor sin autorización legal, etc.).

La pérdida del permiso de conducir constituye, en realidad, una medida precautoria encaminada a evitar nuevos accidentes por parte del conductor al que se impone; es una efectiva medida de seguridad, pero como éstas no se hallan acogidas ni reconocidas por nuestro ordenamiento penal, y como, por otra parte, esta privación posee un carácter sancionador aflictivo y eminentemente intimidatorio, creo debe ser considerado como una verdadera pena, carácter que le ha sido reconocido recientemente por el Tribunal Supremo, en sentencias de 3 de mayo de 1954 y 22 de febrero de 1955.

Por esto creo, dado el espíritu y sistema de nuestro Código, que la privación del permiso de conducir debería ser incluida en la escala general de penas del artículo 27, en el grupo de las penas accesorias, pues el Código penal, como la ley de 9 de mayo de 1950, la imponen siempre acompañando a penas principales (a la de arresto mayor o prisión menor, o a la de multa).

Tímidamente se ha propuesto también, como medida represiva de estos delitos, la confiscación o el comiso del vehículo conducido por el culpable. En el III Congreso de Criminalistas Nórdicos, celebrado en Coopenhague en junio de 1952, en el que se estudió el tema del tratamiento criminológico de los conductores de automóviles embriagados, el magistrado Valdemar Stefanson (26) señaló que el comiso del vehículo sería una excelente medida intimidativa, pero también puso de relieve sus inconvenientes, entre otros, la posible lesión de la propiedad de terceros (familiares y condóminos). Sin embargo, en el anteproyecto sobre privación del permiso de conducir, elaborado por la Unión belga-luxemburguesa de Derecho Penal en 1953, se permite al juez acordar la confiscación del vehículo (27). Conforme a nuestro Derecho, nada impide su comiso, es más, parece que, conforme al texto legal, debiera ser aplicado en caso de condena. «Toda pena que se impusiere por un delito—declara el artículo 48 del Código penal—

(26) *Yearbook of the Northern Associations of Criminalist*, 1953, pág. 70.

(27) *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, 1954, núm. 5, pág. 464.

llevará consigo la pérdida de los efectos que de él provinieren y de los instrumentos con que se hubiere ejecutado». Pero creo que este precepto nunca ha sido aplicado a los delitos de circulación. Su eficacia intimidativa sería indudable, pero en la mayoría de las veces se daría el contrasentido jurídico de que una sanción de carácter accesorio, como es el del comiso, tuviera mayor intensidad afflictiva que las penas de carácter principal, el arresto, la prisión o la multa, que los textos legales imponen.

No es posible, en el breve tiempo de que dispongo, tocar otras cuestiones en estrecha relación con la delincuencia automovilista, como la indemnización a las víctimas de los accidentes, el problema del seguro obligatorio ya implantado en gran número de países, etc., con gran pesar he de silenciar estos temas. Pero no quiero poner fin a este trabajo sin destacar la importante función de las medidas preventivas como medio de protección social contra los accidentes y delitos de tráfico. Entre ellos deben señalarse: un adecuado rigor en concesión de permisos para conducir, la formación especial de la Policía de circulación, como tiene lugar en Inglaterra (28), el mejoramiento y unificación de las señales de circulación (dos conferencias internacionales—en Ginebra en 1949 y en Nueva York en 1952—se han celebrado con este fin, sin conseguir resultados satisfactorios [29]); la propaganda a favor de la moderación en la bebida antes de conducir, medida muy difundida en Suecia, educación especial de los niños encaminada a enseñarles a eludir los peligros de la circulación automóvil, de los pobres niños que, víctimas de su natural temeridad, sucumben en verdaderas hecatombes. En algunos países reciben en las escuelas una instrucción preventiva, en Inglaterra son los mismos agentes de tráfico los encargados de aleccionarlos. También en nuestro país el Código de la Circulación, en su artículo 7.º, dispone que en escuelas y colegios, oficiales como particulares, se enseñe obligatoriamente a los alumnos las reglas generales de la circulación y se les adviertan sus peligros, mas, por desgracia, creo que esta prudente disposición jamás ha sido observada. Pero es preciso, también, la educación del viandante. Es justo decirlo, y en un libro publicado hace pocos años lo manifestaba yo con estas palabras: «No está el mal sólo en los conductores imprudentes, éstos son culpables en la mayoría de los casos, pero los peatones y viandantes, no están por completo libres de culpa. Todos los días vemos personas que tranquilamente cruzan las calles de intenso tráfico leyendo su periódico, alocados que se lanzan a pasar entre automóviles y camiones que marchan veloces, o turbas de chiquillos frenéticos y arrebatados que juegan

(28) Vid. CORNAZ, *Visite a Scotland Yard*, en: *Rev. de Criminologie et de Police Technique*, 1951, núm. 1, págs. 38 y sigs.

(29) Vid. *Rev. Internationale de Criminologie et de Police Technique*, 1953, núm. 1, págs. 47-49.

al fútbol en la calzada. Es precisa una educación más cuidada del viandante, e incluso su castigo en casos de temeridad» (30).

En los países donde el alcoholismo y la embriaguez alcanzan fuerte desarrollo, es considerable el número de víctimas de accidentes que se encuentran bajo la influencia del alcohol.

Datos de Rouvillois y Derobert, de la Academia de Medicina de París, señalan que el 55,6 por 100 de las víctimas de accidentes de automóvil se hallaban en estado de embriaguez o bajo la influencia de la bebida (31). En Dinamarca los análisis de sangre hechos obligatoriamente sobre las víctimas de estos accidentes, no conductores, revelaron en ellas un 60 por 100 con señales de alcohol en la sangre (32). Thomas y Von Hecke también señalan para Bélgica el gran número de víctimas que se hallaban en el mismo estado (33).

Buena parte de los accidentes de circulación, no digo su mayoría, son seguramente imputables a la imprudencia, cuando no a la absurda temeridad de los usuarios de la vía pública. Por esta causa, que es razón de peso, no me parece siempre fundada la jurisprudencia sentada reiteradamente, y quizá con excesivo rigor, por el Tribunal Supremo, en caso de culpa mutua del conductor y de la víctima atropellada. Cada uno, declara, debe responder del propio hecho culposo (34), y por otra establece también que, si es posible su alegación en el orden civil, no lo es en materia penal (35). Sin embargo, existen situaciones en las que no es posible exigir a la víctima responsabilidad por su conducta culposa, o en que la víctima es el principal responsable del accidente, o pueden darse ambas situaciones conjuntamente. En este punto creo, con todo respeto para el Alto Tribunal, quizá fuera preferible seguir la orientación de la jurisprudencia anglosajona, en particular la de los Estados Unidos, que en estos casos disminuye la cuantía de la indemnización a la víctima por el daño causado, imputándose una parte al perjudicado (36).

No me es posible, y está fuera de mi propósito, examinar aquí nuestra Ley de 9 de mayo de 1950, ya en otra ocasión he hecho un comentario de sus disposiciones, pero creo oportuno,

(30) *La ley penal del automóvil*, Barcelona, 1950, pág. 25.

(31) *Rev. de Droit Pénal et de Criminologie*, 1952, núm. 8, pág. 861.

(32) Citado por FILLARD, en *Impregnation éthylique et accidents de la circulation*, en *Rev. Science Criminelle*, 1952, pág. 741.

(33) *Le diagnostic médico-legal de l'ivresse dans les accidents de roulage*, en *Rev. de Droit Pénal et de Criminologie*, 1952, núm. 4, págs. 366 y sigs.

(34) 29 de enero 1943, 22 octubre 1954, 17 febrero 1948, 18 enero 1949.

(35) 24 julio 1939, 2 febrero 1943, 11 enero 1945, 5 julio 1948, etc.

(36) Jh. M. COOLEY, *Problems in contributory negligence*, en *University Pennsylvania Law Review*, 1941, pág. 335. La jurisprudencia inglesa sienta la doctrina que la culpa del perjudicado, causa principal del accidente, puede excluir la responsabilidad del que causó el daño *Journal of Criminal Law*, Londres, 1938, pág. 267.

antes de dar fin a esta conferencia, señalar algunas medidas complementarias de la misma, sin las cuales pierde, en gran parte, su posible eficacia:

En el trabajo antes aludido por mí, publicado poco después de la promulgación de aquella ley, escribía yo: «Complemento indispensable de esta ley es la creación de un procedimiento rápido que permita el pronto castigo de los infractores. Si entre la comisión del hecho y la sentencia condenatoria ha de transcurrir como de ordinario, un largo espacio de tiempo, la nueva ley perderá toda su posible eficacia. Es absolutamente necesario completarla con un procedimiento rápido que permita la condena de los culpables a los pocos días y, mejor aún, a las pocas horas de haberse cometido el delito. Sólo esta celeridad de la justicia podrá intimidar a los temerarios, a los negligentes y a los inhumanos egoístas» (37). Hoy sigo manteniendo esta opinión con la mayor firmeza.

Por otra parte, sería conveniente, como ha poco manifesté, llevar la privación de permiso de conducir, establecido con carácter penal por nuestras leyes, a la escala general de penas contenida en el Código penal, pero, además, incluir en la Ley de Enjuiciamiento Criminal una disposición que faculte al Juez instructor para acordar la privación provisional de dicho permiso durante la tramitación del sumario, cuando lo estime conveniente para la protección de la comunidad, e introduciendo también en el Código penal un precepto que dispusiere su abono total para el cumplimiento de la pena de privación del mencionado permiso, de igual manera que establecer en el artículo 33 el abono del tiempo de la prisión preventiva sufrida por el delincuente. Así se evitarían situaciones, como las originadas alguna vez, en las que habiéndose retirado el permiso al conductor en aquel momento procesal y al serle impuesta en la sentencia su privación conjuntamente con la pena de arresto mayor, o la de prisión o multa, resulta de hecho desposeído de él durante un tiempo muy superior al fijado en la condena, el doble en alguno de los casos que conozco, por no ser posible abonarle, pues la ley no lo dispone, el tiempo que estuvo privado del permiso provisionalmente.

Voy a terminar. Para luchar contra el inquietador volumen de la delincuencia automovilista, creo necesaria una represión firme y justa, para los conductores imprudentes una penalidad de intensa eficacia intimidativa, pero también sanciones adecuadas para el viandante temerario, y juntamente con las penas son precisas medidas preventivas más eficaces, tal vez, que el severo castigo. Sin embargo, a pesar de todas las cautelas, de todas las prevenciones imaginables, los trágicos accidentes de circulación no cesarán por completo, ¡tiene el azar parte tan grande en su pro-

(37) *La ley penal del automóvil*, pág. 26.

ducción! La Humanidad continuará pagando a la velocidad su tributo de sangre. No obstante, el remedio, en gran parte, está en nosotros, una iluminada prudencia puede ampliamente atenuar el mal. Seámos prudentes, conductores y viandantes, y sobre todo, ¡que Dios nos tenga en su santa mano!